

### **Bilag 3: Tilstandsregistrering af veje og kriterier for udvælgelse af veje til vedligehold**

I henhold til Lov om Offentlige Veje påhviler det kommunen at holde sine offentlige veje og stier i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Vedligehold af vejen gennemføres efter 2 forskellige strategier. Den ene strategi er det *akutte vedligehold*, som omfatter vejens daglige drift og trafiksikkerhed. Den anden strategi er det *planlagte vedligehold*, som fokuserer på opretholdelse af vejens funktion og bevarelse af den investerede kapital (vejkapitalen).

Det akutte vedligehold baseres på oplysninger fra det rutinemæssige tilsyn, som foretages af egne erfarne driftsteknikere samt indberetninger fra borgerne, politi og andre myndigheder. Det akutte vedligehold iværksættes derefter umiddelbart på dette grundlag. Det akutte vedligehold er således kendetegnet ved en omgående afhjælpning af problemerne.

Det planlagte vedligehold baserer sig på oplysninger indsamlet ved det periodiske eftersyn og tilstandsvurdering, som foretages af erfarne vejteknikere fra Grøntmijl/Carl Bro, og resultatet af den visuelle tilstandsregistrering inddateres i pavement management systemet Rosy, som derefter beregner vedligeholdelsesforslag baseret på nedbrydningsmodeller, trafikbelastning med mere. Dette suppleres med særlige eftersyn af egne vejteknikere og vejtekniske undersøgelser af Center for Vejes vejlaboratorium. Det planlagte vedligehold er kendetegnet ved en lang planlægningshorisont (1 år), og vedligeholdet baseres på en økonomisk optimering af, hvilken indsats der giver det største udbytte med det givne budget.

Det overordnede mål for vejens vedligehold er:

- at sikre brugernes sikkerhed og fremkommelighed
- at bevare kommunens investerede kapital

Det konkrete mål for vejens vedligehold er:

- at opretholde vejens bæreevne og overfladeegenskaber
- at mindske trafikens/vejens påvirkning på det æstetiske og naturlige miljø
- at overholde disse mål inden for de givne rammer på en for kommunen økonomisk optimal måde

Belægningens tilstand undersøges og registreres som nævnt ovenfor ved visuelle tilstandsregistreringer af skader på belægningsoverfladen udført af erfarne vejteknikere. Desuden suppleres med yderligere vejtekniske undersøgelser i marken og i laboratoriet blandt andet af den eksisterende belægningsopbygning og årsagen til skaderne. Dette udføres for at kunne fastlægge den mest optimale renovering af belægningen.

#### **Udvælgelseskriterier**

De foreslåede kørebanerenoveringer i indstillingen er prioriteret og udvalgt på baggrund af følgende:

1. Periodisk eftersyn og visuel tilstandsregistrering  
Teknik- og miljøforvaltningen udfører med bistand fra Grøntmijl/Carl Bro periodiske eftersyn og tilstandsregistreringer af alle asfaltbelagte kørebaner på offentlige veje. Der udføres tilstandsregistrering af ca. 35 % af vejnettet hvert år, så ingen tilstandsregistreringer normalt er mere end 3 år gamle.  
Det periodiske eftersyn er et visuelt eftersyn, hvor skader i belægningsoverfladen

registreres. Skadens omfang og alvorlighed registreres.

Ved tilstandsvurderingen tilvejebringes et samlet overblik over færdselsarealets tilstand, herunder en vurdering af belægningens restlevetid, bedømt på baggrund af tidligere udførte reparationer og de observerede skader. Vejstrækningerne får efterfølgende tildelt kategorien grøn, gul eller rød.

2. Konsekvenserne af forskellige skadetyper er:

Skadetype	Sikkerhed	Komfort	Levetid	Konsekvenser
Svigtende bæreevne			X	- tab af vejkapital
Slaghuller	X			- til fare for specielt tohjulede trafikanter og fodgængere - rystelser, evt. beskadigelser af køretøj - hurtigere nedbrydning af belægningen
Afskalninger		X		- rystelser i køretøjet og forøget støj - til fare for tohjulede trafikanter ved dybe afskalninger - hurtigere nedbrydning af belægningsoverfladen
Sporkøring	X			- vandansamlinger med risiko for akvaplaning på færdselsarealer med - hurtigkørende trafik - opsprøjt fra kørende trafikanter
Lunker og sætninger		X		- generende vandansamlinger og opsprøjt fra kørende trafikanter - frosne vandansamlinger til fare for tohjulede trafikanter og fodgængere - evt. hurtigere nedbrydning af belægningen på grund af stødpåvirkninger
Krakeleringer			X	- hurtigere nedbrydning af belægningen
Revner			X	- hurtigere nedbrydning af belægningen

3. Særlige eftersyn og undersøgelser

Undersøgelserne foretages i marken eller på udtagne prøver i laboratoriet og kan for eksempel omfatte

- undersøgelse af eksisterende belægningsopbygning
- undersøgelse af lagtykkelser af de forskellige lag i belægningsopbygningen
- undersøgelse af asfaltlagenes indre sammenhæng og stabilitet
- undersøgelse af friktion
- undersøgelse komprimeringsforhold og stabilitet i ubundne lag og underbund
- undersøgelse af afvandingsforhold.

4. På baggrund af det periodiske eftersyn og tilstandsvurdering samt supplerende særlige eftersyn og undersøgelser beregnes forskellige vedligeholdelsesmuligheder for de enkelte vejstrækninger, og det skønnes hvilken indsats, der giver det største udbytte blandt andet under hensyntagen til trafikbelastning, støj m.m. med det givne budget.

I Miljøstyrelsens vejledning 'Støj fra Veje' er angivet relevante grænseværdier for støj. Den vejledende grænseværdi for støj i boligområder er for vejstøj angivet til 58 dB. I Københavns Kommune viser den seneste støjkortlægning, at 50.000 boliger har en facade med et støjniveau på over 68 dB. Ved udlægning af støjdæmpende asfalt er den beregningsmæssige reduktion 1,5 dB i gennemsnit over belægningens levetid. Udlægning af støjreducerende asfalt er således kun ét af midlerne til at nedbringe vejstøj, og kan langt fra alene løse problemet, men skal suppleres med andre tiltag, som for eksempel udskiftning af vinduer samt facadeisolering.